

# **BAB I**

## **PENDAHULUAN**

### **1.1 Latar Belakang**

Lalulintas merupakan permasalahan yang dihadapi kota-kota besar di Indonesia, yang berawal dari penurunan kinerja jalan hingga pada akhirnya menimbulkan kemacetan lalulintas. Beberapa faktor yang menyebabkan permasalahan tersebut antara lain urbanisasi, pertumbuhan penduduk yang pesat, pertumbuhan ekonomi dan pertumbuhan lalulintas yang tinggi (Sutomo, et al. 2001 dalam Siregar, dkk. 2005). Peningkatan fasilitas prasarana di perkotaan dapat dilakukan dari beberapa sisi, salah satunya dengan pengembangan jaringan jalan. Pengembangan jaringan jalan di perkotaan sangat diperlukan untuk meningkatkan taraf hidup dan mempermudah kelangsungan hidup masyarakat di daerah tersebut. Seiring dengan pertumbuhan penduduk yang semakin meningkat, pembangunan prasarana jaringan dibutuhkan untuk menunjang pertumbuhan pendidikan terutama pada kawasan strategis yang sangat mempengaruhi pergerakan masyarakat.

Transportasi mempunyai fungsi sebagai penggerak, pendorong dan penunjang pembangunan. Transportasi juga merupakan suatu sistem yang terdiri dari sarana dan prasarana yang didukung oleh tata laksana dan sumber daya manusia, membentuk jaringan prasarana dan pelayanan. Transportasi khususnya prasarana jaringan jalan merupakan unsur yang sangat penting dalam menunjang pembangunan. Hal ini berarti bahwa kelemahan sektor transportasi akan menghambat laju pertumbuhan sektor lainnya.

Kupang merupakan ibukota Provinsi Nusa Tenggara Timur. Secara geografis wilayah kota Kupang berada di garis pantai Teluk Kupang, di daratan pulau Timor yang terletak di wilayah ujung barat bagian utara. Kota Kupang terdiri dari 6 kecamatan yaitu: kecamatan Alak, kecamatan Kelapa Lima, kecamatan Kota Raja, kecamatan Kota Lama, kecamatan Maulafa dan kecamatan Oebobo. Jumlah penduduk kota Kupang sebesar 455.847 jiwa (2021) dan luas wilayah 180,27 km<sup>2</sup> serta memiliki banyak fasilitas pendidikan dari jenjang paud hingga perguruan tinggi. Dengan jumlah penduduk seperti ini, pengembangan jaringan jalan sangat dibutuhkan dalam mendukung pergerakan masyarakat dalam bidang pendidikan.

Kecamatan Kelapa Lima merupakan salah satu kecamatan yang ada di kota Kupang yang terdiri atas 5 kelurahan yaitu kelurahan Kelapa Lima, kelurahan Oesapa, kelurahan Oesapa Barat, kelurahan Oesapa Selatan dan kelurahan Lasiana.

Kondisi jaringan jalan yang mengalami kerusakan serta kondisi infrastruktur yang kurang memadai seperti kondisi jalan yang berlubang dan bergelombang, lebar jalan yang tidak sesuai, serta permukaan jalan yang tidak rata sehingga mengakibatkan waktu tempuh serta tingkat pelayanan jalan yang rendah bagi para pengguna jalan khususnya guru/siswa, dosen/mahasiswa. Untuk meningkatkan aksesibilitas dan mobilitas masyarakat NTT terkhususnya di kecamatan Kelapa Lima maka diperlukan pengembangan jaringan jalan. Berdasarkan uraian diatas, maka penulis tertarik untuk melakukan suatu kajian ilmiah dalam bentuk penelitian yang berjudul :

**“ANALISIS PELUANG PENGEMBANGAN JARINGAN JALAN BERDASARKAN SEBARAN *POINT OF INTEREST* (POI) PENDIDIKAN DI KECAMATAN KELAPA LIMA”**

## **1.2 Rumusan Masalah**

Berdasarkan uraian diatas dan agar pembahasan dapat terarah, maka dapat dirumuskan masalah yaitu :

1. Bagaimana kondisi jaringan jalan di Kecamatan Kelapa Lima yang memiliki kawasan pendidikan?
2. Bagaimana menentukan prioritas pengembangan jaringan jalan berdasarkan sebaran POI pendidikan di Kecamatan Kelapa Lima?

## **1.3 Tujuan Penelitian**

Berdasarkan perumusan masalah tersebut di atas maka tujuan penelitian ini adalah:

1. Untuk mengetahui kondisi jaringan jalan di kecamatan Kelapa Lima, yang memiliki kawasan pendidikan.

2. Untuk menentukan prioritas pengembangan jaringan jalan berdasarkan sebaran POI pendidikan di Kecamatan Kelapa Lima.

#### **1.4 Manfaat Penelitian**

Dalam penelitian ini diharapkan dapat memberikan manfaat sebagai berikut :

1. Manfaat secara teoritis dari penelitian ini adalah dapat menjadi bahan referensi bagi yang mempelajari ilmu pengetahuan, terutama pengetahuan teknik sipil di bidang transportasi dan juga dapat digunakan sebagai bahan acuan pustaka untuk melakukan penelitian yang lebih lanjut yang mengenai dengan strategi pengembangan jaringan jalan.
2. Manfaat dari segi praktis yaitu untuk mengetahui sebaran POI pendidikan yang berada di setiap ruas jalan kecamatan Kelapa Lima, agar dapat digunakan sebagai salah satu rekomendasi untuk dipertimbangkan bagi pemerintah Kota Kupang terkait dalam pemilihan kegiatan pengembangan jaringan jalan.

#### **1.5 Batasan Masalah**

Untuk mengurangi pembahasan masalah melebar, maka perlu adanya pembatasan masalah yaitu sebagai berikut :

1. Variabel Penelitian : variabel-variabel yang akan ditinjau adalah kondisi permukaan jalan, jenis permukaan jalan, aksesibilitas, mobilitas, lalu lintas dan lebar jalan.
2. Objek Penelitian : setiap ruas jalan yang menuju ke Fasilitas Pendidikan di Kecamatan Kelapa Lima
3. Metode Survey : Metode Observasi dan Pencatatan
4. Metode analisis : Menganalisis hasil pengisian kuesioner dari para stakeholder menggunakan metode AHP (*Analytical Hierarchy Process*)
5. Lokasi penelitian ini berada di Kecamatan Kelapa Lima

## 1.6 Keterkaitan dengan Penelitian Terdahulu

Penelitian ini merupakan rujukan dari beberapa penelitian sebelumnya, dapat dilihat pada tabel 1.1.

Tabel 1.1 Keterkaitan dengan Penelitian Terdahulu

No.	Peneliti	Judul	Persamaan	Perbedaan	Hasil Penelitian
1	Pahri Nazution	Analisis pengembangan jaringan transportasi darat kabupaten Padang Lawas	Yang menjadi persamaan pada penelitian ini adalah sama-sama melakukan penelitian pada pengembangan jaringan jalan	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Perbedaan lokasi penelitian</li> <li>• Pada penelitian sebelumnya pengembangan jaringan jalan dilakukan untuk meningkatkan pertumbuhan ekonomi di kabupaten Lawas yang memiliki potensi sumber daya alam yang sangat banyak. Sedangkan pada penelitian ini pengembangan jaringan jalan dilakukan untuk mendukung aktivitas pendidikan di kecamatan Kelapa Lima.</li> </ul>	Hasil analisa dan pembahasan menunjukkan bahwa prasarana transportasi di Kabupaten Padang Lawas khususnya wilayah perkotaan jaringan jalan Kecamatan Sosa memiliki panjang total jalan 43,22 km dengan kondisi jalan baik sepanjang 20,15 km, sedang sepanjang 11,44 km, rusak ringan 4,5 km dan rusak berat 7,13 km. Berdasarkan hasil analisis LQ matriks potensi wilayah perkotaan menurut jenis tanaman pangan, perkebunan

No.	Peneliti	Judul	Persamaan	Perbedaan	Hasil Penelitian
					dan ternak Kecamatan Sosa memiliki 14 jenis sub sector analisis SWOT pengembangan jaringan jalan perkotaan Kabupaten Padang Lawas berada pada strategi kekuatan dan peluang(SO). Sedangkan pada penelitian ini memiliki panjang total jalan 3,17 km, kondisi jalan baik sepanjang 2,62 km, kondisi rusak sedang sepanjang 0,47 km, dan rusak berat sepanjang 0,03 km.
No	Peneliti	Judul	Persamaan	Perbedaan	Hasil Penelitian
2	Rahman Suardin Adris Ade Putra La Ode Muh.	Strategi Pengembangan Jaringan Jalan dalam menunjang	Yang menjadi persamaan pada penelitian ini adalah sama-sama	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Perbedaan lokasi peneltian</li> <li>• Metode analisis data pada peneltian sebelumnya menggunakan MAT = Matriks Asal Tujuan dan garis.</li> </ul>	Hasil penelitian menunjukkan bahwa interaksi pergerakan antar wilayah di kabupaten Konawe Selatan sebesar 20.004 perjalanan orang/hari.

No	Peneliti	Judul	Persamaan	Perbedaan	Hasil Penelitian
	Magribi	mobilitas pergerakan penduduk di kabupaten Konawe Selatan	melakukan penelitian pada pengembangan jaringan jalan	keinginan untuk mendapatkan bagaimana interaksi antar wilayah berdasarkan jumlah pergerakan orang dan barang dari tempat asal ke tempat tujuan, yang dipengaruhi oleh jarak antar wilayah. Sedangkan pada penelitian ini analisis data menggunakan metode AHP ( <i>Analytical Hierarchy Process</i> ) untuk menentukan kriteria prioritas pengembangan jalan dan pembobotannya. Ada 6 kriteria yang digunakan.	Distribusi perjalanan internal terbesar adalah Kecamatan Tinanggea dengan total pergerakan 1600 perjalanan orang/hari, sedangkan perjalanan internal terkecil adalah Kecamatan Wolasi, sebesar 349 perjalanan orang/hari. Pergerakan eksternal terbesar adalah kecamatan Ranomeeto ke Kota Kendari dengan 1200 perjalanan orang/hari. Hal ini dikarenakan kota Kendari daerah Ibu Kota Provinsi Sulawesi Tenggara serta merupakan pusat perbelanjaan, pendidikan dan perkantoran.

No	Peneliti	Judul	Persamaan	Perbedaan	Hasil Penelitian
					<p>Tujuan pergerakan penduduk kabupaten Konawe Selatan didominasi oleh pergerakan dengan tujuan bekerja sebesar 34,5% sedangkan yang terendah yaitu pergerakan untuk bersekolah /kuliah sebesar 0,5%. Sedangkan pada hasil penelitian ini dengan menggunakan metode AHP dan 6 kriteria yang digunakan yang menjadi prioritas utama adalah lebar jalan dengan bobot 0,264 kemudian disusul kondisi permukaan jalan dengan dengan bobot 0,245, lalu lintas dengan bobot 0,179, mobilitas dengan bobot sebesar 0,150, jenis</p>

No	Peneliti	Judul	Persamaan	Perbedaan	Hasil Penelitian
					permukaan jalan dengan bobot sebesar 0,086 dan aksesibilitas dengan bobot terendah sebesar 0,075
No	Peneliti	Judul	Persamaan	Perbedaan	Hasil Penelitian
3	Rozaqon Insani Lubis	Studi Pengembangan Jaringan Jalan Menggunakan Metode AHP dan GIS untuk kota Tanjungbalai	Yang menjadi persamaan pada penelitian ini adalah sama-sama melakukan penelitian pada pengembangan jaringan jalan dan sama-sama menggunakan metode AHP	<ul style="list-style-type: none"> <li>Perbedaan lokasi penelitian</li> </ul> Pada penelitian sebelumnya penggunaan metode AHP ( <i>Analytical Hierarchy Process</i> ) dengan 5 kriteria utama, 15 sub-kriteria dan 26 sub-sub-kriteria mencakup 4 fasilitas publik yaitu perkantoran, pendidikan, kesehatan dan peribadatan. Sedangkan pada penelitian ini penggunaan metode AHP ( <i>Analytical Hierarchy Process</i> ) dengan 6 kriteria yang hanya fokus pada fasilitas pendidikan	Hasil analisis dan pembahasan ,menunjukkan bahwa Tercatat 1358 ruas jalan di Kota Tanjungbalai yang memiliki panjang jalan terpendek 0,2 km dan panjang jalan terpanjang 6,5km dengan kondisi fisik jalan yang terbagi atas kondisi baik (37%), kondisi sedang/rusak (19%), kondisi sedang (26%), kondisi rusak (15%), dan kondisi rusak berat (2%). Sedangkan pada penelitian ini tercatat 38 ruas



No	Peneliti	Judul	Persamaan	Perbedaan	Hasil Penelitian
					<p>jalan yang menuju POI pendidikan di kecamatan Kelapa Lima dengan panjang total jalan 3,17 km dengan terbagi atas kondisi baik sepanjang 2,96 km, kondisi rusak sedang sepanjang 0,104 km dan kondisi rusak parah 0,09 km</p>